

RÉUNION DAM OS DU 11 JUIN 2020

Le 11 juin 2020

Une réunion présidée par Thierry Coquil, Directeur des Affaires Maritimes (DAM), s'est tenue le 11 juin en présence des organisations syndicales.

Pour la CFDT étaient présents Ludovic Peuch, Christian Jacob et Stéphane Keraudran.

Cette réunion était consacrée à la reprise de l'activité dans différents domaines relevant de l'Administration maritime.

Le DAM a rappelé dans son introduction les différents champs d'action dans lesquels ses services d'administration centrale étaient particulièrement impliqués ; l'impact du coronavirus sur les équipages des navires, le secteur des ferrys et des croisières, les aides économiques et le chômage partiel.

Il a rappelé également l'implication de ses services dans la préparation du projet de loi de finance 2021 et dans la présentation par la Ministre du projet stratégique de façade et des annonces qui vont être faites le 18 juin au conseil national de la mer et des littoraux.

Le directeur a également rappelé que le projet Administration de la mer 2022 restait d'actualité. Il a en outre indiqué préparer la présidence française de l'Union européenne en 2021.

Il a été convenu que le télétravail avait globalement permis un fonctionnement correct durant cette période difficile, le directeur a d'ailleurs souhaité que les réunions DAM/OS puissent continuer dans l'avenir en audio.

La CFDT a soutenu cette proposition.

Dispositif de contrôle et de surveillance (DCS)

Le bilan de la reprise a été fait. Pour les patrouilleurs, le dispositif , 1 agent 1 cabine, a bien fonctionné. Les contrôles ont été adaptés. Les agents se voient testés avant leur embarquement.

A l'instar des procédures sur les patrouilleurs, il a été demandé un dépistage des agents embarqués sur les vedettes régionales. Le DAM n'est pas favorable à cette demande. En effet, la procédure visant à tester les marins avant un embarquement n'est prévue que pour les marins embarquant plus de 7 jours consécutifs. Cette procédure a été validée au niveau gouvernemental. Dans le cas des vedettes régionales, les agents embarquent moins de 7 jours. Il a rappelé que les tests sont une méthode de détection du virus et non une méthode de protection contre le virus.

Sur la question de la gestion des congés des agents placés en autorisation spéciale d'absence ou en télétravail, l'application de l'ordonnance se fera au niveau des directions interrégionales de la mer (DIRM).

Sur la question de l'achat d'un patrouilleur pour la DIRM MEMN, le directeur a répondu que ses services travaillaient sur cette question, mais que ce dossier ne pourrait aboutir que dans l'hypothèse où il disposerait des moyens financiers mais aussi humains pour armer le navire.

Sécurité des navires

La principale information est la parution au journal officiel de la modification du **Décret n°84-810 du 30 août 1984** relatif à la sauvegarde de la vie humaine, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution.

Il permet la délégation aux sociétés de classifications habilitées (SCH) des navires de plus de 24 m, sauf pour les navires à passagers, navires à propulsion nucléaire ou navires du patrimoine.

Une réunion de travail avec les SCH et une réunion avec les chefs des centres de sécurité des navires (CSN) se sont tenues.

La CFDT a demandé des précisions sur le calendrier de transfert des navires concernés.

Pour la DAM, le décret étant paru, le transfert peut débuter avec toutefois un délai de 3 mois. Un échelonnement est souhaitable dans cette procédure de transfert.

La CFDT a souligné un risque juridique pour la conduite de visites de sécurité à bord des navires concernés par des inspecteurs de la sécurité des navires (ISN) alors que le décret est de pleine application.

La CFDT s'interroge sur le problème du retard dans le planning des visites des navires non délégués. Quelles seront les priorités? Les armateurs se verront-ils tous traités de la manière ?

La DAM souhaite que les navires à passagers et les navires de plaisance à utilisation collective soient la priorité en termes de visites de sécurité.

Pour aider les chefs de CSN, une instruction va leur être adressée afin de leur permettre d'établir un planning.

Pour **la CFDT**, une incertitude demeure sur la délégation de certains navires de plus de 24 m, qui ne sont pas détenteurs d'un certificat de classe délivré par une société de classification. Ce sont en général des navires plus anciens et notamment à la pêche.

La DAM reconnaît la problématique et les difficultés des SCH pour gérer ce type de navires. Cela concerne entre 40 et 50 navires.

La CFDT demande des éclaircissements sur l'impact de cette réforme sur les centres de sécurité des navires, leurs effectifs, leur structuration et implantations géographiques. Cette demande concerne également la chaîne hiérarchique au niveau de la DIRM, qui elle aussi est inmanquablement impactée. Les agents doivent pouvoir bénéficier des mesures qui leur sont offertes en cas de restructuration de service.

Le DAM répond c'est au niveau des structures locales, les DIRM, que se dérouleront les dialogues de gestion. Elles sont au plus proche des spécificités des façades maritimes. Il indique par ailleurs que les barrières territoriales entre les CSN ne sont plus acceptables.

Lycées professionnels maritimes (LPM)

Le LPM ont tous repris leurs activités sauf en Corse. Les formations STCW sont privilégiées, Les internats voient les principes de prévention du Covid 19 rendre difficile une reprise normale de l'accueil des élèves.

La DAM reconnaît que des questions se posent sur le processus de reprise des LPM de manière normale à la rentrée de septembre 2020.

Droit annuel de francisation et de navigation (DAFN)

Le DAM indique que le DAFN est une taxe qui permet à l'État de percevoir 45 millions d'euros par an. Cette somme est affectée principalement au fonctionnement du conservatoire du littoral, à la collectivité de Corse ainsi qu'au subventionnement de la SNSM. Cette taxe est perçue sur les navires de plaisance de plus de 7 m ou les navires plaisances et engins nautiques fortement motorisés.

La Direction générale des Douanes estime que cette taxe coûte plus cher à percevoir qu'elle ne rapporte. En conséquence, elle souhaite la supprimer.

Le Ministère de la transition écologique et solidaire (MTES) souhaite en revanche la conserver pour maintenir les financements des structures indiquées précédemment. C'est un gros travail législatif à mener de front avec un transfert de l'outil informatique. Tout ceci ne sera possible qu'avec un transfert d'ETP. Le directeur insiste sur le fait que sans moyens supplémentaires, il n'y aura pas de transfert de missions.

La CFDT indique que ce n'est pas à une organisation syndicale de juger de la pertinence d'une taxe. Elle restera attentive à l'avancée de ce dossier.